

RUND UM DIE UHR

Die Ansage der Hardalpi-Veranstalter, 550 Kilometer – davon 380 offroad – in 24 Stunden über teilweise hochalpine Strecken und eine stattliche Anzahl von Pässen, hat sich tief in unsere Hirnwindungen gegraben. Von Chris Pergher



Fotos: Chris Pergher, Markus Marschallek, Rolf Lüthi

Beim Schlendern über die INTERMOT bleiben wir spontan vor einem kleinen Stand mit eindrücklichen Fotos der italienischen Seealpen stehen. Die Überschrift »HARDALPITOUR« hat unser Interesse geweckt und noch während uns die Eckwerte erklärt werden, wirft mir Markus einen vielsagenden Blick zu. Uns ist sofort klar, dieses Offroad-Abenteuer muss in die Jahresplanung 2013.

Gestartet wird grundsätzlich in Teams von mindestens drei Fahrern, GPS-Daten der Strecke gehen wenige Tage vor dem Event per Mail an die Teilnehmer. Als Dritten im Bunde können wir Rolf Lüthi für unser Team gewinnen und werden alsbald unter »QTM-Nighthawks« in der Teilnehmerliste geführt. Für die HARDALPITOUR 2014 kann man sich

Das Team »QTM Nighthawks« mit Chris, Rolf und Markus (von links nach rechts) kurz vor dem Start.

bereits anmelden, wer einen der begehrten Startplätze möchte, sollte nicht allzu lange zögern.

TREFFPUNKT GROSSER SANKT BERNHARD PASS

Das Reglement schreibt ein Mindestgewicht von 150 Kilogramm für das Motorrad vor, was große Reiseenduros fast schon zur logischen Wahl macht. Dementsprechend ziehen wir Grobstoller auf unsere Reisemotorräder und fahren auf Achse ins Zielgebiet. Gestartet wird in Garessio, einer kleinen Kommune rund 40 km vor der ligurischen Mittelmeerküs-

te. Wir brechen bereits Donnerstagabend auf, so können wir auf der Anreise noch einige der genialen Pässe des westlichen Alpenbogens in die Route einbauen.

Es ist stockdunkel als Markus und ich auf der Passhöhe des Großen St. Bernhards eintreffen. Das reservierte Zimmer im Hôtel de l'Hospice muss bis 22.00 bezogen werden, was wir gerade noch schaffen. Rolf hat sich einen Plattfuß eingefangen. Bis zu seinem Eintreffen frischen wir bei einem Bierchen unsere bescheidenen Italienischkenntnisse auf.

DIE NÄCHSTE NACHTETAPPE ZEICHNET SICH AB

Die durchbrechende Sonne vertreibt die letzten Nebelschwaden, als wir mit einem herzhaften Frühstück gestärkt in Richtung Aosta aufbrechen. Über den kurvenreichen Colle San Carlo geht's zur Passhöhe des Kleinen St. Bernhards und von dort über einen Offroad-Abstecher zum Fort de la Redoute Ruinée. Leider bleibt uns nur wenig Zeit, um die geniale Aussicht von der hoch über dem Pass gelegenen Festung zu genießen, zu viele Kurven warten noch auf uns. Via dem bekannten Skiort Val d'Isère kurven wir über den 2770 m hohen Col d'Iseran und weiter zum Col du Mont-Cenis. Hier oben gönnen wir uns eine kurze Mittagspause mit schmackhaften Wurst- und Käsespezialitäten aus der Region.

Es ist bereits später Nachmittag, als wir im Hotel Edelweiss in Cesana Torinese eintreffen und unser Gepäck deponieren. Cesana ist der Zielort der HARDALPITOUR und wir haben bereits eine Übernachtung reserviert. So können wir das große Gepäck hier lassen und ziehen nur mit einer Zahnbürste im Rucksack in Richtung Garessio weiter. Die Zeit ist knapp geworden, für die verbleibenden rund 200 km ist eine schnelle Route über die Po-Ebene angesagt. Es ist später Abend, als wir die ebenfalls reservierten Zimmer im Albergo Ponte di Nava beziehen. Der Küchenchef zaubert uns, trotz fortgeschrittener Stunde, ein leckeres Essen auf die Teller, dazu ein kühles Bier und unsere Welt ist trotz der Hetze schnell wieder in Ordnung.

08:00 Uhr

Das Einschreiben geht schnell und unkompliziert



08:20 Uhr

»Last Minute« bekommt Rolf am Garmin Stand noch GPS-Daten abgespitzt.



SPONTANE HILFSBEREITSCHAFT

Am kommenden Morgen sitzen wir bereits um 7:00 beim Frühstück. Einschreiben kann man sich von 08:00 bis 10:00, gestartet wir in der Reihenfolge der Einschreibung. Wir staunen nicht schlecht über die Professionalität der Prozedur: An die zehn Personen schleusen die Teilnehmer systematisch durch die einzelnen Anmelde-Formalitäten. Auf Nachfrage erfahren wir, dass an die 270 Teilnehmer erwartet werden. Hoppla, das entspricht aber gar nicht unseren Vorstellungen. Offensichtlich haben wir die Größe des Starterfeldes unterschätzt und es wartet gleich noch eine unliebsame Überras-

chung auf uns: Obwohl die Organisation rund um Corrado Copra für die Vorbereitung mit 38 verschiedenen Gemeinden im Kontakt stand, hat exakt am Vorabend der Veranstaltung eine der Kommunen die Durchfahrtsbewilligung zurückgezogen und die Befahrung des landschaftlich attraktiven Tende Tales muss durch eine Asphalt-Etappe ersetzt werden.

Bis zum Briefing bleibt noch reichlich Zeit, um letzte Vorbereitungen zu treffen oder auch technische Probleme zu lösen. Auch ich habe noch eine Baustelle, denn eine meiner Stiefelsohlen hat sich gelöst und muss dringend fixiert werden. Auf der Suche nach einer Lösung streife ich

durchs Fahrerlager. Im vierten Anlauf finde ich ein perfekt ausgestattetes Team, das sich trotz hektischer Fehlersuche an einer komplett gestrippten BMW die Zeit nimmt und mir kurzer Hand mit zwei Spax-Schrauben die Sohle festschraubt.

DIE STUNDE DER WAHRHEIT

Das Briefing ist in Italienisch und bringt laut Rolf nur wenig zusätzliche Informationen. Da kann das Mittagessen mit Antipasti, Pasta und Dessert schon deutlich mehr. Dank der frühen Einschreibung können wir bereits um 13:28 auf die Strecke. Die Teams werden einzeln vom »Parc Fermé« abgerufen und in einer

09:30 Uhr

Hier wird noch schwer an der Beleuchtung gearbeitet.



11:10 Uhr Briefing

Cheforganisator Corrado Capra beim Briefing.



12:00 Uhr

Vor dem Start gibt's für alle 271 Teilnehmer noch ein Mittagessen.



12:20 Uhr



*Drei-Gänge-Menü
– in Italien wird
beim Essen nicht
gespart.*

Schlaufe durchs Dorf zur Startrampe gelotst, von wo es dann im Zweiminutentakt auf die Strecke geht.

Voller Tatendrang starten wir ins Abenteuer, um alsbald von unserer mangelnden Vorbereitung gnadenlos eingeholt zu werden. Nach einem anfänglichen Erfolgserlebnis in der Navigation, stehen wir jetzt am Straßenrand und können uns auf die Angaben unserer GPS-Geräte keinen Reim mehr machen. Wie zum Hohn rauschen immer wieder andere Teams zielgerichtet an uns vorbei, als ob Navigieren das leichteste der Welt wäre. Die Anspannung im Trio wächst. Auf dem Höhepunkt unserer Ratlosigkeit heften

12:50 Uhr



*Auf dem Parc Fermé
findet sich ein Kunterbunt
an Fahrzeugen.*

wir uns einfach an die Fersen eines anderen Teams und finden uns schon bald in einem ganzen Pulk von Motorrädern wieder. Durch knochentrockene Olivenhaine fahren wir eine Zeitlang in der Staubfahne dieses Trosses, ehe wir an einer Kreuzung den wahren Grund dieser Ansammlung verstehen. Verschiedene Teams stehen mehr oder weniger ratlos in alle Himmelsrichtungen verstreut in der Landschaft, offensichtlich sind wir nicht die einzigen die sich mit der Routensuche schwer tun.

Wir sind uns einig: So kann es definitiv nicht weiter gehen. Auf direktem Weg fahren wir zum ersten Verpflegungsposten und staunen wieder einmal über die

perfekte Organisation. Eine große Halle, warmes Essen, kühle Getränke und eine entspannte Atmosphäre. Außer uns scheinen hier alle völlig relaxed und cool drauf zu sein. Die GPS-Daten waren am heimischen Computer logisch und leicht nachvollziehbar. Das diese von jedem Endgerät anders verarbeitet werden und explizit auf meinem 660er Garmin in unsortierten Sequenzen ankommen, hätte man eigentlich schon zu Hause feststellen müssen. Doch hier finden wir zum Glück einen hilfsbereiten Franzosen, der uns die Reihenfolge der Tracks von seinem Tripy II auf ein Stück Papier schreibt und schon kann die Reorganisation des Datensalates

13:20 Uhr



*Im Zweiminutentakt werden die
Teams auf die Strecke geschickt.*

starten. Zum Schluss nimmt sich sogar Corrado Capra persönlich noch die Zeit, um die Routenreihenfolge auf seinem Notebook zu bestätigen.

UND PLÖTZLICH HABEN WIR RICHTIG SPASS

Mit den Tracks in der richtigen Reihenfolge auf dem Navi sortiert, finden wir auf Anhieb den Einstieg zur nächsten Etappe. Noch in Vernate geht ein schmales Sträßchen ab, das uns über viele Kurven in unbekanntes Bergland führt. Von nun an sind wir autonom unterwegs, was den Fahrspaß enorm beflügelt. Die Teams haben sich gut auf der Strecke verteilt

und wir sind meistens allein auf weiter Flur. Mal überholen wir ein Team, mal werden wir überholt, jeder hat seinen eigenen Rhythmus gefunden.

Wir sind auf einer Verbindungsetappe unterwegs, als die Dämmerung einsetzt und sich langsam die Nacht über die Szenerie senkt. Der Einstieg in die 61 Offroad-Kilometer der Varaita-Maira-Kammstraße führt durch die spektakuläre Schlucht von Elva. Erstaunlich, wie komplett unterschiedlich die Befahrung dieser mir gut bekannten Strecke bei Nacht ist. Die Tiefe der Schlucht ist nur zu erahnen, die schroffen Felswände werfen im Scheinwerferlicht skurrile Schatten und

das Ganze wird untermalt vom donnernden Echo der Motoren. Wir lassen die Enge der Schlucht hinter uns und steigen oberhalb der Baumgrenze wieder ins Offroad-Vergnügen ein. In weiten Schlaufen geht's über eine staubige Schotterstraße den steilen Berghang hinauf. Die deutlich anspruchsvoller gewordene Streckenführung lässt die Teams näher zusammenrücken und so zieht die Tour in einer eindrucksvollen Lichterkette über die kahle Flanke.

DURCH DIE NACHT

Durch die stockdunkle Nacht – vom Mond ist weit und breit keine Spur zu sehen – schottern wir über die immer rauer werdende Kammstraße. Trotz der totalen Fokussierung auf das vom Scheinwerferlicht begrenzte Sichtfeld, geht es erstaunlich flott über die groben Gesteinsbrocken. Hier auf dem baumlosen Bergrücken tauchen ab und an in der Ferne andere Teams im Blickfeld auf, dennoch haben wir das Gefühl die Strecke wieder für uns alleine zu haben.

Die ganze Nacht durchzufahren und das auch noch mehrheitlich offroad, ist für uns eine neue Erfahrung. Körperliche und mentale Ausdauer, Offroad-Erfahrung und ein guter Teamgeist sind Voraussetzungen für das erfolgreiche Bestreiten der HARDALPITOUR. Auffallend sind das hohe fahrerische Niveau und der relativ hohe Altersdurchschnitt der Teilnehmer. Laut Veranstalter sind mindestens fünf ehemalige Paris-Dakar-Piloten am Start.

14:30 Uhr



*Bei Tageslicht sind die Teams
schnell unterwegs.*

18:30 Uhr



*Die landschaftliche Schönheit
der Strecke ist begeisternd.*

22:00



*Checkpoint zwei – noch
ist die Nacht jung.*

24:00 Uhr



*Bei Espresso und Kuchen wird der
weitere Streckenverlauf besprochen.*

01:00 Uhr

Powermapping – jeder teilt sich die Pausen selber ein.



02:00Uhr

Offroad by Night – eine besondere Erfahrung.



03:00 Uhr

Frühmorgendliches »Taurin-Doping«.



07:00

Offroad-Fans kommen hier ganz sicher nicht zu kurz.



Einige Kilometer weiter finden wir uns unverhofft in einer Ansammlung von Fahrern wieder. Ein Kontrollposten verursacht den temporären Stau. Bei der Anmeldung hat jeder eine Karte erhalten, auf der die Durchfahrt bei den drei Kontrollpunkten mit einer Lochzange bestätigt wird. Der Posten liegt im Niemandsland und doch sind die Helfer mit Zelt und Scheinwerfer ausgestattet – auch hier zeigt sich wie durchdacht der Event organisiert ist. Minuten nach der Kontrolle sind wir wieder alleine unterwegs, erstaunlich wie schnell sich das Starterfeld auseinander zieht.

NICHT NUR DER TEAMGEIST »BEFLÜGELT« UNS

Es ist bereits Mitternacht als wir am zweiten Verpflegungsposten eintreffen. Hier stehen Kaffee und Kuchen, sowie Essenspakete für die Teilnehmer bereit. Wir fühlen uns noch pudelwohl und halten die Pause kurz. Als nächstes steht eine Offroad-Verbindung direkt ins Tal des Pos auf dem Tourplan. Diese entpuppt sich als Holperstrecke der Sonderklasse und ist sicher nur auf Wanderkarten zu finden.

Mittlerweile ist es halb zwei geworden und die Rumpelerei will und will kein

Ende nehmen. Da und dort schleichen sich erste Konzentrationsfehler ein. Ein überbremstes Vorderrad, das abgefangen werden muss, unsaubere Gangwechsel oder ein querstehendes Heck sind klare Pausenzeichen. »Taurin-Doping« heißt das Mittel der Stunden und soll die müde werdenden Männer wieder munter machen. Die in der Werbung versprochenen Flügel hatten wir nicht im Einsatz, doch eine spürbare Steigerung der Konzentrationsfähigkeit darf man dem Mittelchen durchaus zuschreiben.

Die letzten Stunden bis zum Tagesan-

bruch vergehen dennoch wie im Flug. Um 04:03 passieren wir den letzten Kontrollposten und kurz vor sechs werden noch einmal die Tanks gefüllt. Am letzten Verpflegungsposten gibt's dann Frühstück und den einzigen Powermap der Tour.

EIN KLASSIKER ALS ABSCHLUSS

Die Wolkendecke reist auf und wir können als krönenden Abschluss die Assietta-Kammstraße bei Sonnenschein unter die Räder nehmen. Dieser 36 km lange Offroad-Klassiker ist immer wieder ein Hochgenuss. Kurz vor Mittag, knappe



10:00 Uhr

Die Assietta-Kammstraße ist immer wieder ein Genuss.



13:00 Uhr

Im Ziel mit Urkunde und das kühle Bier ist wohl verdient.



23 Stunden nach dem Start, treffen wir in Cesana Torinese ein. Nach 561 abwechslungsreichen Kilometern steigen wir aus den Sätteln und setzen uns in die Runde der anderen Hardalpitouristen. Viele der Teilnehmer kommen aus Italien, doch Länder wie Frankreich, England, Irland, Spanien, Deutschland, Schweiz und Belgien stellen mittlerweile bereits einen Drittel des Starterfeldes.

Bis zum Hotel sind es keine zwei Minuten. Wir holen das deponierte Gepäck aus der Abstellkammer, beziehen unser Zimmer und hauen uns ein paar Stündchen aufs Ohr. Beim Abendessen haben wir dann viel Zeit, um die Erlebnisse der letzten 48 Stunden Revue passieren zu lassen. Die HARDALPITOUR war ein eindrückliches Erlebnis und wir werden auf jeden Fall wieder an den Start gehen. Vielleicht schon 2014 ...

HARDALPITOUR

Originalton Veranstalter: »Sehr lange Strecke, Offroad Fahren bei Nacht geeignet für erfahrene Motorradfahrer, keine Übernachtung!« Gefahren wird in Dreier-Teams, diese müssen bei der Anmeldung bereits genannt werden. Mindestgewicht für die Motorräder = 150 kg, min. ein Track-fähiges Garmin GPS pro Team. Für die Teilnahme ist eine FMI Mitgliedschaft (Federazione Motociclistica Italiana) erforderlich, welche zusammen mit der Teilnahmegebühr abgegolten wird. Bei der Anmeldung, wie auch während der Veranstaltung wird in Italienisch oder Englisch kommuniziert.

Region: südwestliches Piemont (Italien)

Distanz, Dauer: 550 km, davon geplant 380 km offroad, in 24 Stunden

Kosten: Teilnahmegebühr = 150 € (inkl. 20 € für die FMI Mitgliedschaft)

Strecke: Start in Garesio (CN), Ziel in Cesana Torinese (TO)

Nächster Termin: 06.-07.09.2014

Anmeldung: ASSOCIAZIONE VIAGGIATORI FUORISTRADA OVER2000RIDERS
C.so Galileo Ferraris, 118 (Torino)
Tel. (+39) 0115 02639
Mob. (+39) 3357 260239
www.over2000riders.com/eventi/hardalpitour-5-edizione-7-8-settembre-2013/
www.over2000riders.com/en/tours/hardalpitour-2/
E-Mail: info@over2000riders.com

Karten: Michelin 351, Piemont-Aostatal, 1:200'000, ISBN 9782067126503, 8,50 €

Michelin 352, Ligurien, 1:200'000, ISBN 9782067126510, 8,50 €

Unterkünfte:
Hôtel de l'Hospice **
Passhöhe Großer Sankt Bernhard, 1946 Bourg-St-Pierre (Wallis) Schweiz, Tel. (+41) 027 787 11 53, www.hotelhospice.ch, Übernachtung mit Frühstück im Dreierzimmer 51€ / Pers.

Albergo Ponte di Nava **
Via Nazionale, 32, 12078 Ponte di Nava - Ormea (Cuneo) Italien, Tel. (+39) 0174 399924, www.albergoPontedinava.it Übernachtung mit Frühstück im Dreierzimmer 43 € / Pers.

Hotel Edelweiss ***
10054 Cesana Torinese (Turin) Italien, Tel. (+39) 0122 89450, www.hoteledelweisscesana.com Übernachtung mit Frühstück im Doppelzimmer 45 € / Pers.